

経済蝕む新自由主義、いま決別を

——新自由主義と日本経済

五十嵐 仁（法政大学大原社会問題研究所教授）

〔以下の論致は、『ひろばユニオン』2014年1月号に掲載されたものです。〕

新自由主義とは、個人の自由や市場原理を再評価し、政府による介入は最低限にすべきだという考え方です。日本では、80年代の中曽根康弘政権時代から始まり、小泉純一郎政権による構造改革路線で全盛期を迎えました。

新自由主義といえは、市場原理主義、トリクルダウン（おこぼれ）理論、民営化、自己責任、規制緩和などが思い浮かびます。これらは公的分野の比重を低めて民間の活力に全てを委ねるべきだという考え方を背景にしています。

このような考え方に基づいて、中曽根政権では国鉄の分割・民営化などが進められ、小泉政権では郵政の民営化や労働の規制緩和などが実行されました。その結果はどうだったでしょうか。企業本位の市場原理主義によつて、日本の経済と社会は深く蝕ばまれることになってしまったのではないのでしょうか。

市場暴走 招いた金融危機

市場原理主義とは、民間企業の自由な活動にゆだねた方が経済はうまくいくという考え方で、経済活動を規制するルールなどはできるだけなくして民間の企業活動を活性化することをめざしました。

また、トリクルダウン理論は、企業が利益をあげればめぐりめぐって労働者にもそのおこぼれが「滴り落ちる」（トリクルダウン）という考え方です。労働者の所得増は、企業収益が拡大すれば自然に増えるはずだというわけでは

しかし、現実はどうだったでしょうか。02年から07年まで、日本経済は戦後最長の持続的な

経済成長を実現し、「いざなぎ超え（いざなぎ）景気」と言われました。この間、大企業は史上最高の収益を更新し続けました。しかし、その利益は労働者にまで行き渡らず、企業の内部留保が激増したにもかかわらず労働者の収入は減少しました。

働く人々の可処分所得が減ったために内需は弱く、過剰流動性を高めた金融資金はサブプライムローンなどのアメリカの住宅投資に向かい、リーマンショックの遠因を生み出すことになります。その結果がどのようなものであったかは、皆さん、ご存知の通りです。市場原理主義とトリクルダウン理論は、現実によって裏切られることになりました。

それは当然なのです。市場が正常に機能するためには一定のルールが必要だからです。最も端的な例は独占禁止法と公正取引委員会ですが、それ以外にも公正で自由な競争を保障するための様々なルールがあります。それらがなければ弱肉強食の世界となり、強者にとって一方的に有利になってしまいます。

市場原理主義とトリクルダウン理論に基づく新自由主義的経済政策は、实体经济に基づかない「カジノ資本主義」としての市場の病理を拡大する結果になりました。政府の関与を減らし、民間の活動を自由にした結果、ブレーキを失った車のように市場が暴走を始めて大きな事故を起こしたのが世界的な金融危機でした。今また、安倍内閣が打ち出したアベノミクスの下で、同じような過ちが繰り返されようとしています。

社会を壊す 利益優先経営

新自由主義的改革の成功例とされるのが、旧国鉄の分割・民営化でした。これによって「赤字体質」が是正され、サービスも向上し、利便性も高まったとされています。首都圏などでのJRの利用者からすれば、そのような主張は受け入れやすいものでしょう。

しかし、それは地方を犠牲にし、赤字路線の廃止と第3セクター化によって可能となったものでした。いわば国鉄が抱えていた問題を、一方では切り捨て、他方では地方に押し付けることによって、強引に「解決」してしまったと言って良いでしょう。

その結果は、地方における公共交通機関の衰退であり、住民の利便性の大きな低下でした。同時に、経営効率と収益の向上を何よりも優先する経営姿勢をもたらし、安全性を軽視するという根本的な欠陥を生み出すことになりました。

その結果、発生したのがJR西日本・福知山線での通勤電車の脱線・転覆事故（05年4月）でした。この乗客と運転士合わせて107人が死亡するという悲劇は、私鉄各社との競争に勝つことを意識するあまり、スピードアップや運転本数の増加など目先のサービスや利益を優先して安全対策が後手に回ったためだとみられています。

最近、事故やトラブルが続いて大きな問題になっているJR北海道についても、赤字回避を

最優先して安全対策を軽視する経営体質が指摘されています。同時に、分割・民営化とJＲの発足に際して国労の組合員を狙い撃ちして再雇用を拒んだために世代構成の歪みが生じ、労働組合間の分裂と対立が激化して職場の荒廃と不正常的な労使関係が生み出されたという事情もありました。

また、小泉構造改革の「目玉」とされた郵政民営化にしても、各地で集配局が削減され、郵便局の窓口では混雑時に別担当の職員が手伝うというような柔軟な対応ができなくなるという問題を生んでいます。簡易郵便局の閉鎖も相次ぎ、非正規労働者が増えてベテランの配達員がいなくなったためにさまざまなトラブルも発生しました。

さらに、9人が亡くなった2013年12月の中央自動車道笹子トンネル事故も、その背景には日本道路公団の分割・民営化による効率優先、安全軽視の姿勢がありました。

進む「労働の劣化」

それでは自己責任論と規制緩和についてはどうでしょうか。前者は社会保障改革に、後者は労働の規制緩和や雇用改革に大きな影響を与えました。

社会保障では自助や家族などの責任が強調され、政府や自治体などの公的責任を回避する動きが続いています。臨時国会では、生活保護申請を厳格化する改正生活保護法、負担増と公的

サービスの切り下げなどを行う社会保障プログラム法が成立しました。

規制緩和については、タクシー事業の参入緩和によって台数が増えすぎたために再規制を強化したり、規制緩和による格安ツアーバスの急増と過当競争による関越道の死亡事故を契機に再規制の動きが始まるなど、一定の見直しがなされました。労働の規制緩和についても、非正規労働者の増大による貧困化や格差の拡大、派遣切りや労働環境の悪化などの問題が生じ、日雇い派遣の制限や非正規労働者保護などの動きがありました。

しかし、アベノミクスにおける3本の矢の一つとして成長戦略が打ち出され、再び雇用改革という名で新自由主義的な規制緩和が進められようとしています。雇用のあり方をめぐる規制を緩和すれば「企業が活躍」しやすくなり、経済成長が実現するのではないかとの期待があるからです。

他方では、すでに小泉内閣の時代に構造改革の一環として労働の規制緩和が着手され、労働の劣化を生み出してきたという苦い経験があります。その結果、ワーキングプア、ブラック企業、追い出し部屋やロックアウト解雇、過労死に過労自殺、メンタルヘルス不全などの多くの問題が生じました。

安倍政権は、雇用政策の基本を維持から流動化へと転換させるとしていますが、日本の労働者の働き方は、すでにこれまでも十分に流動化し、不安定化しています。これ以上、クビを切りやすくすること、働く人々の不安を高めること、非正規化を進めてワーキングプアを増やす

【論巧】 経済蝕む新自由主義、いま決別を

こと、労働時間の管理を緩めてサービス残業を合法化することが必要なのでしょいか。そのようなことをすれば、結局は日本の産業のみならず企業にとつても大きな災厄をもたらすということに、そろそろ気がついて良いのではないでしようか

脱・新自由主義へ転換を

新自由主義的構造改革は大きな問題を生み出してきました。それは日本の産業や経済を立て直そうとして、かえってその衰退を招いてしまったというジレンマをかかえています。

真の構造改革は、このようなジレンマを生み出す「構造」をこそ、改革できるものでなければなりません。働く人々の雇用保障や生活の安定よりも、大企業の利益最優先という政治・経済の強固な仕組みを転換することが必要です。そのためのルールの形成こそが、真の構造改革なのです。

それにはまず、新自由主義と決別し、規制の緩和を自己目的化することをやめなければなりません。必要なくなった規制をなくすだけでなく、規制を作り替えたり新たな規制を行ったりすることも重要です。働き過ぎや長時間労働、低収入や健康被害をもたらし、家族の形成や子育てを阻害して少子化社会を生み出している働き方を改めるために、必要な規制が作られるべきことは当然でしよう。

労働者の所得を引き上げ、労働分配率を高めて可処分所得を増やすこと、所得格差を是正するための再分配政策や社会保障サービスを充実させることなども必要です。これらによって内需を拡大し消費活動を活性化すれば、景気が上向いてデフレからの脱却は容易になるでしょう。

14年春闘でそのような方向に向けての突破口が切りひらかれるかどうか。ここに、日本経済再生の成否がかかっているのではないでしようか。